

pueden ocasionar perjuicio al dueño; considerando asimismo que el Capitán del puerto de... tiene en su mano los medios que le dan las Ordenanzas generales de la Armada, de exigir multas al que por malicia ó descuido arroja al agua efectos que pudieran ensuciar al puerto, sin necesidad de emplear vigilantes especiales, ni imponer al comercio pesados gravámenes, que en el caso presente se oponen á lo que la Legislación general previene, y son en consecuencia ilegales; S. M. de conformidad con lo acordado por el Almirantazgo, ha venido en disponer se haga entender al Comandante de Marina de... que, atemperándose á lo dispuesto en el Decreto-ley de que queda hecha referencia, deje de considerar como lastre el artículo de que se trata, que para todas las operaciones de descarga deberá ser tratado como carga general; limitándose dicho Jefe á consultar cualquiera duda que sobre el particular se les pudiera ofrecer, como debiera haberlo hecho antes de determinar por sí la imposición de un derecho no justificado y contrario á las disposiciones generales que rigen en la materia. De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Y por acuerdo del Almirantazgo, lo traslado á V. E. para los fines de su cumplimiento.

Resulta, pues, que las prescripciones de las Ordenanzas y Reales órdenes sobre remuneración á los Celadores para las operaciones de lastre y deslastre, se contraen á cuando subsistieron los gremios de mareantes, disueltos en 1864.

El Director del respectivo gremio nombraba por escala entre los pobres matriculados un Guarda-celador, á quien se abonaba del fondo gremial el jornal ordinario.

En 1858 la Real orden de 3 de Diciembre, expresa que el cargo de Guarda - lastre recaiga en matriculados cumplidos, en prohombres y Cabos de matrículas ó en los arradores del mismo puerto.

Cuando se subasta el servicio de lastre y deslastre, el pago de los Guarda - lastres era de cuenta del rematante. Hoy, libre el servicio de estas operaciones, pagan la vigilancia los buques que las ejecutan.

Suprimidos los gremios de mareantes por Real Decreto de 10 de Julio de 1864, desapareció por completo el monopolio que esta asociación tenía para el servicio de lastre y deslastre, porque éste es hoy libre como toda operación de carga y descarga. En su consecuencia, lógico y natural, era que la vigilancia sobre las mismas operaciones, fuera á cargo del Estado, como una parte integrante de la general vigilancia para el orden y policía que corresponde ejercer á la Marina en todos los puntos del litoral. Esta resolución no está en mis atribuciones y la someto por tanto al Gobierno de S. M.

Pero mientras resuelva lo que juzgue más justo y conveniente al Tesoro y al Comercio, cumple á mi autoridad que todos los servicios públicos en la jurisdicción de Marina, se ajusten á la letra y espíritu de las disposiciones vigentes, ventajosas para ese mismo Comercio.

A tan importante fin respecto del servicio de que se trata y como resultado del antedicho estudio, procedo á consignar las conclusiones, que de ella y natural y lógicamente se desprenden, para con arreglo á su justicia dictar las disposiciones que han de observarse rigurosamente en la jurisdicción de mi mando bajo su mas estrecha responsabilidad por todas las Autoridades en ella delegadas.

Desde 1º de Enero de 1862 cesó todo derecho de Capitanía de puerto, excepto el de prácticos. No existe, pues, derecho sobre lastre y deslastre; existe sí por la Ordenanza, y reclama siempre la policía de los puertos, la necesidad de vigilar las operaciones. Es indudable que esta vigilancia reclama un personal, pero pueden ejercerla los Cabos de matrículas, según la Real orden de 3 de Diciembre de 1858, aumentando estas plazas si necesario fuera en número proporcionado al movimiento de los puertos y al auxilio de una ó más embarcaciones. Mas como la Superioridad no haya legislado concretamente á éste respecto, después de haber disuelto los gremios de mareantes y declarado libres dichas operaciones, y como por otro lado no contiene el presupuesto crédito para esta atención, ni cabe excederse del consignado, se deduce natural y lógicamente que, mientras otra cosa no resuelva la Superioridad, los gastos de la embarcación ó embarcaciones para el expresado servicio de vigilancia, continúen á cargo de los buques que efectúan dichas operaciones. Y como para la efectiva vigilancia, no se necesita seguramente, que haya tantos Celadores como buques se encuentran ejecutándola, tampoco procede se les exija á cada uno mas cuota que la indispensable para que en conjunto, alcance al pago del alquiler de la embarcación ó embarcaciones necesarias para este servicio.

Fundado en las mismas consideraciones á que se contrae la Real orden de 27 de Mayo de 1871, disponiendo que no se clasifique como lastre para la carga y descarga el mineral de hierro y tambien en la misma Ordenanza que al tratar sobre las precauciones en que deben desembarcarse estos efectos, no se refiere al pago de Guarda - lastre, si no á los encerrados ó velas de que al efecto debe hacer uso, no lo serán tampoco el carbón mineral, cal, tejas, ladrillos, adoquines ú otro género sumergible á que puede aludir el artículo 139, tratado V, título VII de las Ordenanzas de Marina, y consultarán en todo caso las Autoridades cualquier duda que sobre el particular pudiera ofrecérsele; bien entendido que como regla general, solo han de considerarse para el pago en la acepción de lastre y deslastre la piedra y la arena, según lo previene respecto de estos dos últi-

mos artículos la citada Real orden de 27 de Mayo; y que por consiguiente solo han de pagar cuota para remuneración de los gastos de vigilancia los buques que exclusivamente lastren ó deslastren con aquellos dos efectos.

El celo de las Autoridades y de sus delegados aplicado con justicia é imparcialidad, á la vigilancia y la imposición de las multas legales, con arreglo á las Ordenanzas á los que por malicia ó descuido falten á las reglas establecidas de orden y policía, son los medios mas eficaces que deben emplearse en la carga y descarga de efectos que, sumergibles, tienen la mayor parte valor suficiente para que los interesados en ellos cooperen á impedir vayan al fondo del mar. Además el tipo por tonelada de lastre, aún el de los efectos clasificados como tales, cuyo importe se destine á la remuneración de los gastos de vigilancia, es contrario al espíritu de la Ordenanza, pues no debe exceder en ningún caso por día entero, del jornal ordinario al precio corriente en el puerto, bahía ó surtidero de la localidad, puesto que aquella se refiere en dicho jornal al tiempo que el Guarda - lastre ó Celador presta el servicio y no por la absoluta cantidad de lastre. Cuando la Real orden de 3 de Diciembre de 1853, marcó la cantidad que habia de pagarse por cada bareada de lastre, fué para el fondo del gremio y no para el Guarda - lastre.

Como las de los puertos no pueden recaudar legalmente mas derechos que los de prácticos, no corresponde á las Autoridades mas que el celar no se cometan abusos ni por el que paga ni por el que cobra.

Es de tenerse tambien en cuenta que el lastre, ya en depósito, ya en los buques, puede destinarse á terraplanes y empedrados, caso que no prevee la Ordenanza, pero debe resolverse en beneficio del tráfico á que dá lugar en favor de los inscriptos y de los pablados.

Respecto del artículo 143 tratado V, título VII, exige ineludiblemente una modificación en cuanto á la distribución del importe de las multas, puesto que no existe ya el gremio de mareantes, á cuyo fondo se destinaba una tercera parte.

Las basuras y cenizas, no son ciertamente efectos de carga, ni se emplean para lastre; así que la vigilancia para que por el buque respectivo se depositen en los sitios que determine el Capitán del puerto, á fin de evitar que, arrojándolas al agua perjudiquen á las bahías, no puede referirse tampoco al repetido servicio de lastre y deslastre.

En vista de los anteriores antecedentes vengo en resolver lo siguiente:

1º No se recaudará mas derecho por las Capitanías de puerto que el de Prácticos.

2º Siempre que un buque necesite lastrear ó deslastrear, lo hará con permiso del Capitán del puerto; las basuras, cenizas y lastre, procurará éste se depositen donde sea mas fácil á los buques, sin perjuicio del puerto y población; exceptuando el caso de utilizarse para abonos, terraplanes, obras ó cualquiera otro objeto determinado.

3º La vigilancia de la descarga de los buques se ejercerá por los Cabos de matrículas.

4º Las multas que se exijan á los buques por faltas á la policía de los puertos, las satisfarán en papel de multas, cumpliéndose cuanto está prevenido sobre el particular en presencia del que las satisfaga.

5º No se exigirá cantidad alguna por vigilancia á los buques que carguen ó descarguen carbones, minerales, cal, ladrillos, tejas, lingotes de hierro, adoquines, piedras labradas, tierra para fundición, cenizas y basuras; exceptuándose tan solo la piedra, arena y tierra que carguen ó descarguen los buques como lastre que les haya de servir ó servido, para su estabilidad en las navegaciones.

6º Tampoco satisfarán cantidad alguna por vigilancia, las embarcaciones de tráfico de los puertos, ó que puedan dedicarse á él, que conduzcan arena, tierra ó piedra, del punto del mismo puerto ó costas próximas, ó de buques que deslastren para lastrear los buques hacer terraplanes, obra, etc.

7º Los buques que carguen ó descarguen piedras, arena ó tierra, para su estabilidad en la navegación que hayan de emprender, terminado satisfarán sea cual fuera la cantidad del lastre expresado, que carguen ó descarguen diariamente, un peso oro al día; con objeto de atender al pago de las embarcaciones necesarias para la vigilancia por no estar en presupuesto el gasto de ella y mientras el Gobierno de S. M. no resuelve la consulta á que me refiero más arriba.

8º Estas cantidades reunidas por el Celador ó prohombre, servirán para atender al pago de la embarcación ó embarcaciones alquiladas que son necesarias para la vigilancia, á la compra del papel para dar recibo de ella á los Capitanes que la satisfagan y para la de un cuaderno, donde llevará por días y meses el citado Celador ó prohombre la cuenta y razon de los gastos é ingresos expresando el nombre del buque, capitán y nación, formando resumen mensualmente, que visará el Capitán de puerto estampando el Vº Bº y firma, ó la nota que le merezca si encontrara alguna irregularidad, de la que dará cuenta á la Superioridad.

9º El gasto de alquiler de la embarcación ó embarcaciones, no excederá de lo que se recaude durante el año económico y si resulta algun sobrante, ingresará con las formalidades debidas en el Tesoro público.

10º Cualquier duda que ocurrir pudiera, sobre el cumplimiento de esta Circular, se me consultará, para resolver lo que sea justo y conveniente, para el comercio y policía de los puertos.

Habana, Diciembre 11 de 1882. — Ramon Topete. "

Es copia que se remite á la GACETA OFICIAL para su inserción en ella según se manda por la Superior Autoridad del Apostadero, para general conocimiento. Puerto-Rico, 9 de Enero de 1883. — Ledo. [77]

AVISO A LOS NAVEGANTES.

NÚMERO 76.

DIRECCION DE HIDROGRAFIA.

En cuanto se reciba á bordo este aviso, deberán corregirse los planos, cartas y derroteros correspondientes.

MAR MEDITERRÁNEO.

COSTA SE. DE ESPAÑA.

Almadra de la Azohía. Según comunicación del ayudante de marina del distrito de Mazarrón, el 1º de Julio de 1882 ha quedado terminado el desarme de la almadra de la Azohía, quedando por tanto libres las aguas del cabo de la Azohía (Subida), sitio, donde se cala dicho arte.

Almadra de la provincia de Alicante. Según comunicación del Comandante de marina de la provincia de Alicante, el 30 de Junio de 1882 han quedado levantadas las almadras de Tabarca, de Benidorm, de la Cala del Charco y del río de Torres, la primera perteneciente al distrito de Alicante, la segunda al de Benidorm, y las dos últimas al de Villajoyosa.

Almadra de Cala Bardina. Según comunicación del ayudante de marina del distrito de Aguilas, el 1º de Julio de 1882, ha quedado levantada la almadra de Cala Bardina.

Almadra de Escomberas. Según comunicación del Comandante de marina de la provincia de Cartagena, el 30 de Junio de 1882, ha sido levantada la almadra de Escomberas.

Carta número 118 de la Sección III.

OCÉANO ATLÁNTICO SEPTENTRIONAL.

COSTA SO. DE ESPAÑA.

Almadra de la Tuta. Según comunicación del comandante de marina de la provincia de Huelva, fecha en 30 de Junio de 1882, se ha calado la almadra de la Tuta para la temporada de pesca, que comienza próximamente en dicha fecha.

Cartas números 192 y 213 de la Sección I; y 629 645 de la II.

Almadra de Torre Gorda y San Sebastian. Según comunicación del Comandante de marina de la provincia de Cádiz, el 2 de Julio han quedado levantadas las almadras de Torre Gorda y San Sebastian, correspondientes al distrito de Cádiz.

Cartas números 192 y 213 de la Sección I; y 635 de la II.

EXTREMO NO. DE ESPAÑA.

Boya de los Castros, ría de Vigo. Según comunicación del Ingeniero Jefe de la provincia de Pontevedra, el 28 de Junio de 1882, se ha quitado de su sitio á fin de repararla y pintarla, la boya cónica (del modelo C), que marcaba el bajo de los Castros, costa septentrional de la ría de Vigo, y en su lugar se ha colocado provisionalmente un bocoy pintado de negro.

Cartas números 192 y 213 de la Sección I; y 124 y plano 198 de la II.

MAR BÁLTICO.

COSTA DE ALEMANIA.

Luz del Greifswalder Oie. (N. f. S., número 25723. Berlin 1882.) En la extremidad del muelle septentrional que sirve de abrigo á los pescadores en el Greifswalder Oie, se trata de encender una luz fija y roja.

Cartas números 192, 213 y 648 de la Sección I; y 701 de la II

EXTREMIDAD SO. DE SUECIA.

Valiza y banco al E. del arrecife de Falsterbo. (N. f. S., número 25724. Berlin 1882.) Al S. 38º E. del faro firme de Falsterbo y al N. 63º E. del faro flotante de la misma denominación, se ha descubierto un banco con 5,3 metros de agua encima y 9 metros en su contorno, cuya parte meridional se ha validado por medio de una percha roja con escoba, puntas hacia abajo, coronado todo por una bola.

En dicho banco se distingue el casco de un vapor ido á pique.

Las demoras son verdaderas. — Variación: 13º NO. en 1882.

Cartas números 192, 213 y 648 de la Sección I; y 701 de la II.